



Каютный кафедрал на базе «Прогресса»

Прочитав в «Кия» № 211 статью «Каютная лодка на базе «Прогресса-2», решил и я поделиться своим небольшим опытом.

Волею судьбы последние пять лет живу на Дону – в историческом, вернее доисторическом, месте: селе Костёлки, которое знаменито раскопками стоянок древних людей.

Мне 61 год. Я рыбак со стажем более 50 лет, но водномоторник – молодой. Только в 2006 г. приобрел «Прогресс-2» (1972 г. выпуска) и сразу же решил переоборудовать его – сделать более приспособленным для дальних походов. Так как знаний необходимых не было, пользовался старыми журналами «Моделист-конструктор» и «Кия». Много времени ушло на «домысливание» всяких конструктивных решений, а посоветоваться было не с кем. Все работы выполнял в одиночку – таковы условия деревни.

Меня привлекли обводы типа «кафедрал», и я решил приделать «Прогрессу» спонсоны и лыжу, а также доработать форштевень, изменив угол атаки для улучшения всхожести на волну. Разумеется, надо было сделать и каюту. Из-за финансовых трудностей материалы для перестройки собирал и покупал по случаю – где и как придется.

Из кусков алюминия и дюрала толщиной 1.5 мм на вытяжных заклепках сделал спонсоны. Форштевень изготовил из листа дюрала толщиной 4 мм; склепал его из двух половин и присоединил к родному.

Носовую часть палубы закрыл

листом алюминия толщиной 2.5 мм; длина корпуса выросла на 250 мм. Пустоты спонсонов и носовой части заделал пенопластом и монтажной пеной. После обработки и придания нужной формы всю носовую часть оклеил двумя слоями стеклоткани на эпоксидном клее, а затем окрасил автомобильной эмалью. Поверхность получилась немного неровной из-за разности материалов, в этом году думаю выровнять поверхности, зашпаклевав их автошпаклевкой, и потом покрасить.

Лыжу изготовил из алюминия толщиной 1.5 мм, приклепав ее к днищу и килю на 2/3 длины корпуса. Пустоту под лыжей заполнил монтажной пеной. За счет спонсонов, пенопласта и пены плавучесть и остойчивость лодки возросла. Багажный отсек я вырезал, благодаря этому увеличилась длина кокпита. Штатные сиденья выбросил. Вдоль бортов на всю длину сделал рундуки из 10-миллиметровой фанеры; в них я храню все снаряжение и продукты во время походов; они же играют роль сидений. По правому борту в носовой части установил подъемный столик.

Каркас рубки собрал из дюралевых труб на болтах. Обшил ее на заклепках фанерой толщиной 6 мм вглубую, а затем вырезал окна и закрыл их 2-миллиметровым полистиролом (приобретенным в рекламном агентстве). На рубке установил поручни, люк, фару-искатель, сирену, противотуманные фары и щетки стеклоочистителей. Вес рубки со всеми при-

бамбасами подошел к 25 кг. Рубку сделал съемной, чтобы можно было проходить под понтонными мостами, когда их не разводят. Мы ее снимаем, вдвоем переносим за мост, а затем устанавливаем на место и крепим четырьмя болтами М6.

На транце, с правой стороны, установил кронштейн для вспомогательного подвесного мотора «Yamaha-2», которым пользуюсь на рыбалке – для переходов с места на место, для прохода под мостами и на мелководье. Скорость передвижения вполне достаточная – 5–7 км/ч.

При полной загрузке плюс два человека с двухтактным ПМ «Yamaha-30» со стальным винтом «Solax» диаметром и шагом по 10" катер легко выходит на глиссирование и набирает скорость 40 км/ч.

За эти два сезона я с товарищем совершил по два двухнедельных похода на расстояние порядка 350 км. Так что уже прошел около 3000 км.

Палаткой на стоянках ни разу не пользовались, ночевали всегда в каюте – очень свободно и удобно. Кормовая часть кокпита на ночь и в непогоду обычно закрывалась тентом, на ходу мы могли спокойно варить себе кофе.

В этом сезоне хочу заняться внутренней отделкой рубки, усилением транца и устройством самоотливного рецесса. Есть мечта приобрести четырехтактную «Yamaha» большей мощности – вплоть до 60 л.с. Хотелось бы получить советы по этому поводу от бывалых водномоторников.